VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 77)
z dnia 24 października 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 77)

24 października 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– „Nieprawidłowości w funkcjonowaniu Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego działającego na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym".

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Tomasz Połeć** Główny Inspektor Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Marian Zaręba** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami oraz **Adrian Furgalski** dyrektor w Zespole Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Teodozja Nojszewska-Łasicka** i **Jakub Krowiranda** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Witam ponownie wszystkich na kolejnym posiedzeniu Komisji. W imieniu pań i panów posłów witam pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza, pana ministra Tomasza Połcia oraz wszystkie osoby im towarzyszące. Witam naszych gości. Witam również media.

Chciałbym tylko przypomnieć, że następne posiedzenie Komisji odbędzie się między głosowaniami. Najpierw mamy jedno głosowanie o godz. 17.30, czyli około godz. 17.35 rozpoczęłoby się następne posiedzenie Komisji. Jak państwo wiecie, mamy w planach powołanie dwóch podkomisji do pracy nad dwiema ustawami, które trzeba uchwalić. W tym jest jedno pierwsze czytanie, ale też celem jest tu powołanie podkomisji.

Czy już wiemy, w której sali może się odbyć następne posiedzenie? Pod koniec posiedzenia Komisji podam, w jakiej sali. Tak? Sala 22.

Głos z sali:

W tej chwili jest 40 minut opóźnienia w planie posiedzenia Sejmu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

No tak, ale umawiamy się, że posiedzenie Komisji odbędzie się między głosowaniami. W tej chwili już jest ustalone, że odbędą się dwa głosowania.

Porządek dzienny otrzymaliście państwo w zawiadomieniu. Posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów, przekazany do Komisji Infrastruktury w dniu 25 września 2012 r. W imieniu posłów wnioskodawców wystąpi, jak rozumiem, pan poseł Jerzy Polaczek, tak? Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, panie Główny Inspektorze, panie i panowie posłowie, szanowni goście. Stosunkowo rzadko mamy do czynienia z posiedzeniami, zwołanymi w szczególnym trybie regulaminowym. Mam zaszczyt w imieniu posłów wnioskodawców dokonać pewnego syntetycznego wprowadzenia do tej tematyki.

Po pierwsze, chciałbym na początku zwrócić uwagę na to, iż mamy do czynienia w ciągu 2012 r. z praktyką działania – i oceną z drugiej strony – instytucji, jaką jest Inspekcja Transportu Drogowego, która jako jedyny urząd, jako jedyna instytucja w ciągu ostatnich 22 lat otrzymała 7,5-krotny budżet w relacji 2011-2012. Wprowadziła do planów budżetowych, za akceptacją ministerstwa transportu, bardzo wysokie kwoty

z tytułu wpływów z mandatów karnych, nakładanych na kierowców – w kwocie ponad 1,2 mld zł. Z informacji, jakie uzyskujemy jako parlamentarzyści – choćby z interpelacji czy z materiałów prasowych – wynika, że do końca września ta suma wpływów, tak wysoko oszacowana – a myślę że to jest elementarna kwestia odpowiedzialności, jaką jest kształtowanie budżetu – nie przekroczyła 15 mln zł. I m.in. ten fakt oraz już wcześniej napływające sygnały, dotyczące pogłębiającego się chaosu w Inspekcji, skłoniły nas w okresie letnim do zgłoszenia kilku interpelacji.

Nałożyło się to później – nomen omen – na informacje, które były również prezentowane przez niektóre media. Niektóre informacje były bulwersujące. Ja tylko przypomnę, że w naszym wniosku zwracaliśmy uwagę i prosiliśmy tutaj ministerstwo transportu oraz Inspekcję o informację, a przede wszystkim ustosunkowanie się do kwestii prawidłowości zarządzania Inspekcją w zakresie choćby obsady wyższych stanowisk w służbie cywilnej. Wskazaliśmy, że to jest chyba jedyny urząd w administracji rządowej, który od ponad 2,5 roku nie miał i nie ma powołanego dyrektora generalnego zgodnie z ustawą o służbie cywilnej – nie mówiąc już o różnego rodzaju brakach i zastępstwach w szeregu kluczowych departamentów. Brak gotowości ogłaszania tego konkursu trwał przez ponad 2 lata.

Nastąpił gwałtowny wzrost zatrudnienia byłych policjantów w departamencie, obsługującym system CANARD (Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym). Bardzo wiele sygnałów, które do nas płynęły, dotyczyło nieprawidłowości – czy racjonalności, czy też efektywności – w zakresie postępowań o zamówienia publiczne. Dramatyczne zaniechania i zaniedbania odnotowano w zakresie wdrażania systemu informatycznego CANARD. Problemem jest nieskuteczne egzekwowanie mandatów i opóźnienia w egzekwowaniu mandatów. Gospodarność w dysponowaniu flotą samochodową Inspekcji – to jest, można powiedzieć, chyba jeden z przyczynków, który był prezentowany w ostatnich tygodniach. No i praktycznie niejasna była sytuacja w momencie składania tego wniosku – sytuacja, jaką wtedy mogliśmy dostrzec jako parlamentarzyści – związana choćby z kształtowaniem budżetu na przyszły rok.

I chciałbym powiedzieć na początku, iż to posiedzenie, zwołane w trybie nadzwyczajnym – czy wystąpienia niektórych z koleżanek i kolegów posłów w sprawach Inspekcji w ostatnich miesiącach – przyniosły nareszcie jakieś skutki. Okazuje się bowiem, że konkursy na stanowiska dyrektorów biur w Inspekcji Transportu Drogowego zostały ogłoszone dopiero po interpelacji – choćby pana posła wiceprzewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego z początku sierpnia. W Biurze Informatyki i Łączności konkurs na szefa tego pionu – 9 sierpnia. Na dyrektora generalnego – 13 września. Na dyrektora Biura do spraw Elektronicznego Poboru Opłat – 27.

Chcę jednak zwrócić uwagę na to, iż – mówię tu odpowiedzialnie i wiem, co mówię – że w odpowiedziach, które otrzymujemy jako parlamentarzyści, podawane są ewidentnie nieprawdziwe informacje. Można by wymienić tutaj szereg przykładów; choćby kwestia kierowania delegaturami terenowymi Inspekcji, gdzie również mamy – w kilku miejscach co najmniej – źle umocowanych szefów delegatur. W większości delegatur nie są powoływani szefowie i ich naczelnicy, lecz tylko naczelnicy odpowiednich wydziałów.

Tutaj wspomniałem o konkursie na dyrektora generalnego Inspekcji. Z informacji, które jakoś weryfikujemy tutaj w gronie parlamentarnym, nieoficjalnie wynika, że konkurs na dyrektora generalnego był wstrzymywany przez ponad 2,5 roku – po to tylko, żeby osoba, która ma ten konkurs wygrać, spełniła formalnie wymóg minimalnego stażu ma stanowisku kierowniczym. Ten okres akurat upłynął w sierpniu br. i to dopiero umożliwiło ogłoszenie konkursu. Jeśli się mylę, to oczywiście proszę o sprostowanie. Mamy informację o tym, że wielokrotnie Kancelaria Premiera naciskała w korespondencji – jak również robił to szef służby cywilnej – na przeprowadzenie konkursu. Będziemy występować w trybie ustawy o dostępie do informacji publicznej o to, aby takie informacje uzyskać.

Powiem tak. Dla mnie, jako parlamentarzysty, ogromnym zaskoczeniem była lawina maili czy pism, płynących ze strony pracowników Inspekcji po informacjach, które tutaj zainicjowało radio RMF. Ja bym tutaj odwołał się do kolejnych przykładów, które były wskazywane jako skandaliczne. Mianowicie takie, że kluczowy departament kontroli

elektronicznego poboru opłat jest kierowany przez osobę również nie powołaną w trybie ustawy o służbie cywilnej, bez doświadczenia w tym zakresie. 25-letnia pani kieruje de facto tym departamentem. A żeby było ciekawiej, to po ogłoszeniu konkursów na szefów tych departamentów, dokonano również kilku zmian na stronie internetowej Inspekcji, jeśli chodzi choćby o przyporządkowanie jednej czy drugiej osoby.

Po trzecie, otrzymaliśmy informacje jako parlamentarzyści, iż szefem kluczowego dla kontroli systemu viaTOLL departamentu inspekcji jest, jak się okazuje, zastępca Głównego Inspektora. No, to jest sytuacja raczej niecodzienna i prosilibyśmy tutaj o ustosunkowanie się i komentarz do tej kwestii.

Bardzo wielu inspektorów, którzy nadesłali informacje – choćby na adres mojego biura – wskazuje na to, iż w tym departamencie, który jest związany z wdrażaniem systemu automatycznej kontroli ruchu, zostało zatrudnionych bardzo wielu policjantów. Pokazują się takie komentarze, iż de facto 90% pracowników tego departamentu to są byli policjanci. I nie wskazuje tutaj również choćby na tą okoliczność, jaką było kilka tygodni temu wystąpienie Rzecznika Praw Obywatelskich. Pani prof. Irena Lipowicz wskazywała również na braki wydania delegacji przez ministra właściwego ds. transportu jeśli chodzi o cały system przetwarzania baz danych, które zbiera Inspekcja z tytułu funkcjonowania systemu fotoradarowego; system jest oceniony przez RPO jako działanie, które nie ma umocowania prawnego.

Instytucja nam się gigantycznie rozrasta i de facto ewoluuje, w ocenie posłów wnioskodawców, w jakimś kierunku quasi służby specjalnej, która funkcjonuje w istotny sposób poza systemem dzisiaj obowiązującym dla tej instytucji. Systemem, w którym w kluczowych miejscach jest i powinna być stosowana ustawa o służbie cywilnej – a ustawa ta nie jest stosowana.

Po trzecie mamy taką sytuację, w której w kwestii realizacji budżetu widzimy, jak myślę, państwową kompromitację po trzech kwartałach – i prawdopodobnie po całym roku. Nie funkcjonuje system CANARD. On jest w powijakach, jest de facto dzisiaj kompletnie nieefektywny. Żeby było jeszcze ciekawiej, to jako parlamentarzyści ze zdumieniem odnotowaliśmy pewien fakt w ostatnich dniach. Mianowicie jak to jest, że na stronie internetowej ITD państwo dopiero dzisiaj ogłaszacie przetarg na kompletny remont budynku, w którym ten system ma być zainstalowany? Czy de facto on nie powinien już funkcjonować? To jest sytuacja groteskowa.

Odwołam się również do przykładu – obecnie można powiedzieć, że jednostkowego, ale również takie informacje do mnie wpłynęły od osób, które uczestniczyły ostatnio w jednym z kursów inspektorskich. Drogą mailową dostałem od tych osób np. taką informację, że były osoby na kursie, zdały państwowy egzamin, uzyskały uprawnienia inspektorskie – z drobną różnicą, że nie spełniają ustawowych wymogów dla pracowników inspekcji; mianowicie mają poniżej 25 lat. Jeśli po prostu tego rodzaju przykład mamy – osoby, której mogę wymienić imię i nazwisko, mającej 23 lata – no to jest to prokurator po prostu. To jest, bym powiedział, już jawne naruszenie, naruszenie wprost przepisów, które kształtują prawny sposób umocowania pracowników Inspekcji.

Kwestia kolejna – dość barwna i pikantna, bo to akurat było komentowane przez szereg mediów w ostatnich tygodniach. Mianowicie, tak jak tutaj przywołałem, jedna z rozgłośni, konkretnie RMF, poinformowała, iż szef Inspekcji od samego początku jeździ pojazdem – jednym z kilku, zakupionych za sumę 200 tys. zł – który miał służyć wypełnianiu zadań patrolowych na autostradach. I podobno samochód miał być używany przez jeden miesiąc, do czasu montażu wideorejestratora. Okazuje się – co sprawdziliśmy w Kancelarii Sejmu – że pan generał wystąpił do szefa Kancelarii Sejmu o przepustkę na ten samochód do końca 2012 r. Też prosimy tu o wyjaśnienia, bo to jest, bym powiedział, wprowadzenie w błąd i ministra transportu, ale i premiera, który w tej sprawie zabierał głos – z uzasadnieniem, iż ten pojazd ma służyć choćby dojazdowi na posiedzenia Komisji transportu. Państwo, jeśli się dobrze orientuję, mają kilka samochodów, które posiadają wyrobione przepustki na czas trwania kadencji – i mogli państwo z tych aut spokojnie korzystać. Raz jeszcze podkreślam i tak bym powiedział, że to jest wprowadzanie w błąd ministra transportu – a tym bardziej premiera, jeśli w tej sprawie publicznie zabierał głos.

W postępowaniach przetargowych są niezliczone odwołania. I można to było przewidzieć, kształtując budżet inspekcji na 2012 r., w tym można powiedzieć kluczowym elemencie, jakim była zaplanowana kwota 1,2 mld zł z tytułu wpływów fotoradarowych. I ten wzrost o 750 % w stosunku do roku 2011. Tak, że proszę tutaj ze strony pana ministra przede wszystkim – panie ministrze, jeśli mogę – proszę zwłaszcza z pana strony tutaj o odpowiedź na pytanie, czy pan jako poważny bierze ten projekt budżetu, który został złożony i był dzisiaj rozpatrywany dwie godziny temu jeśli chodzi o wpływy Inspekcji w 2013 r., na poziomie praktycznie sięgającym tej sumy zaplanowanych wpływów na rok 2012. Wynik, jak wiadomo, jest –można tak powiedzieć – minimalny.

Chcę również odwołać się do następnych przykładów, o których poinformowano choćby nas, parlamentarzystów – a mianowicie prosimy o informacje, jakie są koszty wynajęcia biur dla delegatur Inspekcji choćby w Łodzi, Bolesławcu czy Wrocławiu. I czy prawdą jest, że państwo z tego budżetu przez wiele miesięcy płacą opłaty czynszowe za obiekty, które są kompletnie niewykorzystane? To są tylko trzy wskazane lokalizacje, o których ja wiem.

Kwestia kolejna. Prosimy również o precyzyjne określenie – tutaj, na dzisiejszym posiedzeniu – ile spraw o wykroczenie zostało przedawnionych. Jakie z tego tytułu były straty budżetowe z uwagi na niewydolny system informatyczny? Czy przedawnione sprawy liczy się w setkach – czy tak, jak wskazują choćby ludzie związani z biurami terenowymi ITD – w dziesiątkach tysięcy? I kto – zdaniem pana ministra, zdaniem pana inspektora – za tę sytuację odpowiada?

Wynotowałem sobie takie przykłady spośród sygnałów, które do mnie dotarły w ciągu ostatnich tygodni – to jest ostatnia część wprowadzenia – i na kilka z nich zwrócę uwagę. Powtarza się kwestia umocowania w ITD 25-letniego pracownika na stanowisku kierowniczym w kluczowym departamencie, związanym z kontrolą elektronicznego systemu poboru opłat. Wpływy szacowane są na około 1 mld zł. I mamy po prostu setki, jeśli nie tysiące, spraw odwoławczych.

Kolejna kwestia, poruszana w tych sygnałach, to uchylanie się przez ministerstwo transportu w zakresie interpretacji przepisów ustawy o drogach publicznych, które dotyczą stwierdzenia, czy kara w wysokości 3 tys. zł dla przewoźnika powinna być nałożona za przejazd danym odcinkiem – płatnym odcinkiem drogi krajowej czy też autostrady? Czy też powinna być iloczynem powyższej kwoty i liczby bramek, przez które przejechał dany pojazd?

Powtarzają się informacje o niekompetencji osób, sprzedających viaBOX-y na stacjach benzynowych – osoby te nie są przeszkolone i omyłkowo wpisują inne pojazdy, np. motocykl zamiast ciężarówki – jak to opisywał pewien pracownik jednej z delegatur na południu Polski. I jest informacja następująca. „W okresie do czerwca 2012 r. w delegaturze południowo-zachodniej około 50 tys. spraw – w nawiasie: zdjęć z fotoradarów – nie zostało zakończonych, pomimo że sprawca podpisał oświadczenie o zgodzie na przyjęcie mandatu”. Inspekcja ma na ukaranie 180 dni. Przypominam, że policja miała 30 dni. I wiele z tych spraw trafia do sądu, gdyż po tym terminie tylko sąd może ukarać sprawcę wykroczenia. A to przecież wiąże się z dodatkowymi kosztami dla państwa.

Jeden z właścicieli firmy logistycznej przedstawił bulwersujący przykład. Zwrócił uwagę na to, że otrzymuje od trzech do czterech pism z Inspekcji z nakazem wyjaśnienia, dlaczego nie uiszczono opłaty za przejazd jego samochodów. I ten właściciel firmy musi za każdym razem potwierdzać, że środki były na jego koncie w danym dniu, podpierając się wydrukami z viaTOLL-a. I to on musi się tłumaczyć, dlaczego bramownica nie zadziałała i dlaczego nie została z tego tytułu uiszczona opłata. Na odpowiedź właściciele firm muszą czekać tygodniami, a na wyjaśnienie mają tylko kilkanaście dni. Zwracam tutaj paniom i panom posłom uwagę zwłaszcza na to, iż Główny Inspektorat Transportu Drogowego jako organ odwoławczy zatrudniał w początkowym okresie niewiele ponad 50 osób. Dzisiaj to jest kilkaset osób – chyba powyżej 500, jeśli dobrze się orientuję. Jedna kwestia to jest zwiększający się zakres działań, ale jest pytanie również o racjonalność i efektywność zatrudnienia z punktu widzenia tych zadań, jakie ma ministerstwo i Inspekcja.

Wskazywano również na taką sprawę – i powiem, że to jest wyjątkowy skandal. Otóż jeden z wojewódzkich inspektorów – mówię tutaj o lubuskim inspektorze transportu – swoimi zarządzeniami z czerwca, lipca i sierpnia tego roku, które, w ocenie pracowników, mają znamiona przestępstwa, wprowadził regulamin przyznawania dodatku. To dodatek za ilość nałożonych mandatów karnych, za ilość nałożonych kar w drodze administracyjnej – zarówno w transporcie drogowym, jak i przekroczeń ustawy o drogach publicznych. Liczy się ilość przeprowadzonych tzw. statystycznych kontroli. I powyższe mają przelicznik na punkty, które są później przeliczane na pieniądze. Po prostu to jest coś niebywałego, jeśli tego rodzaju praktyki mają miejsce. Ja to znam tylko z jednego województwa. Nie wiem, czy to jest praktyka powszechna.

Kwestia przejęcia masztów z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Na 445 masztów zakupionych przez GDDKiA, 365, czyli 80%, jest nieprzydatnych z różnych powodów do pracy w systemie, w jakim obsługuje to ITD.

Reasumując. W naszej ocenie, jako posłów wnioskodawców, ta sytuacja, w której ITD w sposób wyjątkowo nieudolny próbuje realizować zadania i nie może uzyskać efektu – a przedstawiała sama te propozycje rok temu parlamentowi – to tak mi się wydaje, że ta sytuacja nawet nie jest porównywalna z jakimkolwiek innym przykładem w ostatnich latach, z którym mieliśmy do czynienia. A propozycje ITD, przedstawiane wówczas parlamentowi, zostały przegłosowane dlatego, że w tych sprawach – o ile dobrze pamiętam – panował konsensus.

Po drugie – sytuacje, w których Inspekcja funkcjonuje w taki sposób, iż w kluczowych departamentach, decydujących o powodzeniu realizacji zadań Inspekcji, pracują osoby bez właściwego umocowania prawnego. Z osobą zastępującą, pełniącą funkcję dyrektora generalnego przez ponad 2,5 roku, na czele.

Po trzecie – gigantyczna baza danych, przetwarzana przez Inspekcję bez podstawy prawnej, na którą zwracał uwagę RPO.

Po czwarte – kuriozalne uzasadnienie w odpowiedziach, z którymi się zapoznałem na posiedzeniu – jeśli chodzi o powód nie powoływania dyrektora generalnego i szefów departamentów – bo planowane jest „odzespolenie" Inspekcji. Mamy koniec 2012 r. Pytanie – co dalej? Jak jest, panie ministrze, z kwestią zmian związanych z „odzespoleniem" ITD? Dlatego, że państwo, że pan minister osobiście, podpisując odpowiedź w tej sprawie, powołuje się na jakieś rozstrzygnięcie zespołu ds. programowania prac rządu z marca br. Nigdy ta kwestia nie była postawiona publicznie na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. To są motywy, dla których tutaj chcemy uzyskać wyjaśnienia w tych kwestiach, które były przez nas poruszane.

I mówię już na zakończenie, że nie poruszam tutaj szeregu innych sygnałów, które są za bardzo bulwersujące i wymagające weryfikacji, byśmy je dzisiaj tutaj ujawnili czy powiedzieli o nich publicznie, nie mając na to dowodów czy nie mając tutaj potwierdzenia tych sygnałów, które należałoby jeszcze sprawdzić. Po prostu musimy się z tym jeszcze wstrzymać. Ale to, co starałem się państwu dzisiaj przekazać, to jest stan, w którym instytucja rozmija się, po pierwsze, z zadaniami, które nałożył na nią parlament. I wydaje mi się, że również rozmija się z tymi zadaniami, które nakłada na Inspekcję ministerstwo transportu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że to wszystkie wypowiedzi w imieniu wnioskodawców, tak? Czekamy. Czy w imieniu wnioskodawców są to wszystkie wypowiedzi, uzasadniające wniosek?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Z mojej strony – tak.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czyli w imieniu wnioskodawców.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

W imieniu wnioskodawców.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. Dziękuję. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam tylko jedną prośbę osobistą. W trakcie posiedzenia Komisji będę musiał wyjść na salę sejmową, bo mam wystąpienie klubowe. Tak, że proszę o wyrozumiałość, bo przez kilkanaście minut może mnie nie być.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

OK. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Pan poseł wnioskodawca dwukrotnie się zwrócił do mnie, w związku z tym ja na dwie kwestie odpowiem. Chodzi o realne wykonanie budżetu i odzespolenie administracji. Natomiast w związku z tym, że pytania mają charakter ściśle operacyjny i odnoszą się do tego, co się dzieje wewnątrz ITD, w związku z tym proszę nie oczekiwać, żebym opowiadał, w jaki sposób zatrudnia czy kształtuje swoje kadry pan inspektor. Przecież po to jest mianowany Głównym Inspektorem, żeby sam o tym decydował, a nie – nadzorujący go minister.

Pan pyta, panie pośle, o realność wykonania budżetu 2013 – i jak ja to oceniam. Tak, uważam za realne wykonanie budżetu, jeżeli chodzi o ten zapis, gdzie ITD będzie nakładała kary na drodze i one będą ściągane. Natomiast jeżeli pan w to wątpi, to proszę zgłosić stosowną poprawkę – jeżeli pan uważa, że będą mniejsze wpływy. Było przed chwileczką posiedzenie Komisji Infrastruktury, na którym pan nie zgłosił takiego wniosku, w związku z tym domyślam się, że pan również podziela opinię, iż taki budżet, w takim kształcie, jest wykonalny.

Natomiast jeżeli chodzi o odzespolenie, to pan daruje, trochę mi tak głupio, ale kształtowanie form administracji oraz ustalanie, w jaki sposób te formy będą funkcjonowały, nie było nigdy przedmiotem konsultacji rządu – szczególnie rządu z opozycją. W związku z tym czy inspekcja transportu będzie działała w takim kształcie, czy w innym – pan daruje, ale nie będę pana o to pytał. W związku z tym sami będziemy to kształtowali i ustalali, czy są pod wojewodami, czy nie pod wojewodami. Czy to będą agendy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego w terenie, czy jeszcze jakieś inne formy – to proszę pozostawić dzisiaj rządzącym. My sobie damy radę z tym problemem.

Natomiast, panie przewodniczący, pozostałe pytania były – takie odniosłem wrażenie – naprawdę operacyjne. Gdyby pan pozwolił – ja nie unikam odpowiedzi na pytania i pewnie w dalszej części dyskusji będą pytania skierowane bezpośrednio do mnie, to wtedy zajmę wobec nich stosowne stanowisko. Ale prosiłbym, żeby pan generał Połeć może sam odpowiadał.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połeć:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo. Przyznam się szczerze, że niezależnie od pojawiających się z przyczyn oczywistych własnych, mieszanych uczuć – zwłaszcza w kontekście moich współpracowników, których pan poseł Polaczek również ocenił – to per saldo jestem bardzo wdzięczny panu posłowi Polaczkowi i grupie posłów, którzy złożyli wniosek o przeprowadzenie tego posiedzenia Komisji. Jestem wdzięczny z jednego powodu – wniosek daje, moim zdaniem, nie tylko mnie i mojej osobie, ale przede wszystkim moim współpracownikom, doskonałą okazję, której nie mieliśmy od chwili, kiedy ITD otrzymała na mocy decyzji parlamentu szereg nowych zadań i uprawnień. To posiedzenie daje okazję, żeby teraz zdać państwu relację, na jakim etapie są poszczególne komponenty. Ja rozumiem, że to, co my przygotowaliśmy – i co pozwoliliśmy sobie rozdać państwu, żeby to nie było tylko w formie werbalnej – odnosi się do treści wniosku o zwołanie posiedzenia Komisji w trybie art. 152 ust. 2 w kontekście powołania Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym,

tudzież ma odpowiedzieć na pozostałe argumenty, o których w swoim bardzo szerokim wystąpieniu powiedział pan poseł Polaczek.

Przede wszystkim chciałem wskazać – i o tym doskonale państwo pamiętacie – że celem budowy systemu, który nazwaliśmy Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, była przede wszystkim poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym. I to był cel, który postawiono przed Inspekcją Transportu Drogowego jako absolutny priorytet. I faktycznie, o czym powiedział pan poseł, mieliśmy do czynienia z sytuacją, można powiedzieć, rzadką w parlamencie, dowodzącą merytoryczności działania Komisji Infrastruktury, która prowadziła ten projekt. A autorem pomysłu, niejako jego projektodawcą był Klub Parlamentarny Prawa i Sprawiedliwości. Projekt, który nakładał na ITD owe zadania, prowadził pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Zakładaliśmy przede wszystkim poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zakładaliśmy odciążenie ponad 500 policjantów ruchu drogowego, którzy byli zaangażowani w obsługę tego, co dotąd istniało. Czyli tego, czym Inspekcja jeszcze administrowała – chodzi o te 75 starych urządzeń. Urządzeń działających, czego nie ukrywała policja, z częstotliwością 6 minut na dobę. Zakładaliśmy wykorzystanie środków unijnych przez Inspekcję i budowę Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Będę miał przyjemność i zaszczyt udowodnić państwu w swoim wystąpieniu, że wszystkie te zadania, które zostały na Inspekcję nałożone, są zadaniami realizowanymi. Na razie wyprzedzająco powiem, że wszystkie kluczowe projekty, wszystkie przetargi, które zrealizowała ITD na budowę centrum, zostały już rozstrzygnięte. Począwszy od centrum budowy nowego systemu informatycznego, przez usługi kopertowania druku masowego – do tego później wrócę. Począwszy też od zakupu nowych urządzeń, które mają wesprzeć te 75 starych radarów, które przez lata były używane przez policję.

Natomiast zanim przejdę do szczegółowego omawiania wszystkich punktów, które przygotowałem ze swoimi współpracownikami dla państwa w kontekście wniosku pana przewodniczącego Polaczka, to pozwolę sobie odnieść się do tego fragmentu wypowiedzi pana posła, w którym po wielokroć używał argumentu o tym, że „anonimowi pracownicy”, „informacje od pracowników”. Ja powiem tak, że dla mnie istnieje inne kryterium. Akurat to, że urząd się rozrasta, jest faktem bezsprzecznym, o czym również pan poseł łaskaw był wspomnieć – i zamiast 53 osób mamy faktycznie 645 osób. Urząd się rozrósł, ale wszystkie te nowe zadania i kompetencje, wzrost budżetu urzędu – są naturalną konsekwencją tych ustaw, które Wysoki Sejm przyjął.

Jeżeli sięgniemy choćby do ustawy fotoradarowej, to tam wprost, expressis verbis, w bardzo szerokim uzasadnieniu – naprawdę, rzadko przygotowywano tak szerokie uzasadnienie – odnosiliśmy się do tego, że budowa Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym będzie wymagała zatrudnienia 300 nowych funkcjonariuszy. I to było wiadomo. 300 nowych urzędników, przepraszam. Założenie było takie, że policjanci wykorzystują 75 radarów. Jak mówił wtedy sam pan minister Rapacki, w pracę zaangażowanych jest – w te średnio 6 minut na dobę pracy radarów – około 500 policjantów. A my mówiliśmy, że zbudujemy system, którego teoretyczna pojemność jest nieograniczona. I to nie ma znaczenia, że na razie ogłosiliśmy przetargi czy rozstrzygnęliśmy przetargi na 300 nowych urządzeń – bo być może zapadną decyzje, aby za rok albo za dwa lata, albo za trzy dokupić wzorem innych państw więcej takich urządzeń. Ale tak czy inaczej, będzie to obsługiwać tylko te 300 osób.

Stąd jeżeli odnosimy się do faktów, to ja powiem, że nie wiem, co piszą anonimowi pracownicy. Przyznam się szczerze, że tego już doświadczałem. Zdarzały się anonimy niezadowolonych pracowników – bo tacy zawsze będą. Czy też będą osoby, którym nie podoba się ich aktualny przełożony. Nie mówię tu akurat o Głównym Inspektorze Transportu Drogowego. I tego osobiście nikomu z państwa nie życzę, kiedy państwo będziecie piastować tego typu funkcję, bo nie są to mile rzeczy. Rekordowe anonimy liczyły po 24 strony.

Natomiast biorąc pod uwagę to, że – tak jak powiedział pan poseł – budżet Inspekcji się rozrósł, to jesteśmy teraz chyba jednym z najbardziej i najczęściej kontrolowanych urzędów centralnych w Polsce. I tak np. mam przyjemność poinformować tutaj Wysokie Prezydium i Wysoką Komisję, że oto w ostatnich dniach września otrzymaliśmy

wystąpienie pokontrolne Najwyższej Izby Kontroli, którą trudno podejrzewać o daleko posuniętą sympatię akurat do ITD, bo zdarzało się, że jeżeli gdzieś popełniliśmy błędy, to NIK nam te błędy wytknął. I teraz w kontekście całokształtu zarzutów, o których tak długo mówił pan poseł Polaczek, to pozwolę sobie zwrócić państwa uwagę na fakt, że ta ogromna kontrola NIK była kompleksową kontrolą całokształtu działalności Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Podkreślam – całokształtu. Począwszy od: środków finansowych, w tym przeprowadzenia postępowań o udzielenie zamówienia publicznego – o czym też pan poseł był łaskaw wspomnieć, że jest tu tyle nieprawidłowości – poprzez kontrolę naboru pracowników, ich wynagradzania, oceny, szkolenia oraz służbowego delegowania; wydawania decyzji administracyjnych; polityki kadrowej i płacowej; organizowania kursów specjalistycznych i nadzoru nad funkcjonowaniem wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego.

A zatem, urząd został kompleksowo skontrolowany za całe dwa lata jego funkcjonowania, za lata 2010-2011. I to, co odnotowaliśmy, powiem szczerze, z naprawdę ogromną satysfakcją, brzmi tak: „Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego w skontrolowanym zakresie”. To jest naprawdę rzadkość – i państwo doskonale o tym wiedzą – gdy urząd otrzymuje jednoznacznie pozytywną opinię. Bo standardem jest opinia pozytywna z zastrzeżeniami.

Jeżeli chodzi o Inspekcję, to pozwolę sobie przeczytać jeszcze fragment, w którym NIK przedstawia ocenę odnośnie do tych zadań, które my realizujemy: „Niezależnie od pozytywnej oceny GITD w powyżej przedstawionych obszarach, NIK pozytywnie ocenia również działalność Głównego Inspektora Transportu Drogowego w zakresie realizacji zadań, związanych z członkostwem Polski w Unii Europejskiej, które pozostają w związku z wykonywaniem transportu drogowego i sposobem prowadzenia kontroli na drogach”. Czyli te wszystkie obawy, o których słyszeliśmy – że otrzymanie nowych zadań przez ITD w kontekście zadań kontroli utrudni ich realizację – okazały się płonne. Zresztą nie tylko my je realizujemy, bo Wysoka Komisja i Wysoki Sejm przyjął wyraźnie, że zadania – akurat w zakresie kontroli opłat elektronicznych – powinny realizować cztery instytucje kontrolne. W praktyce gros odpowiedzialności ciąży na ITD. Podobnie jak – mocą decyzji Wysokiego Sejmu – działalność kontrolna w zakresie budowy Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym.

Niezależnie od tego, co piszą podwładni w swoich anonimach czy osoby niezadowolone z pracy Inspektoratu, to ja powiem, że jest tryb zgłaszania pewnych postulatów i wniosków. Natomiast dla nas osobiście to Najwyższa Izba Kontroli – nie na bazie anonimów czy wypowiedzi na forach internetowych, ale na bazie konkretnych dokumentów – przeprowadziła kompleksową kontrolę działalności urzędu za dwa lata i opinia jest jednoznacznie pozytywna.

Pozwolę sobie podać – w kontekście choćby tych nieprawidłowości, o których pan poseł Polaczek wspomniał, dotyczących udzielenia zamówienia publicznego – że NIK skontrolowała 6 postępowań o zamówienie publiczne w 2010 r., a już 38 tych postępowań mieliśmy zrobionych w 2011 r. Wyniki szczegółowego badania np. dwóch postępowań przetargowych, które były „bohaterami”, że tak powiem w cudzysłowie, tychże anonimów, jak zakładam – a dotyczyły elektronicznego obiegu dokumentów i programu obsługującego centralną ewidencję naruszeń – wykazały, że przetargi zostały przeprowadzone zgodnie z przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych.

I teraz, jeżeli Wysoka Komisja pozwoli, to poodnosiłbym się krok po kroku do tych pytań i wątpliwości, które pan poseł Polaczek przedstawił w swoim wniosku. Natomiast kończąc jak gdyby ten wątek związany z NIK, to on też dowodzi jednej rzeczy. Otóż, niezależnie od tego, czy był obsadzony etat dyrektora generalnego, czy nie, to w tym okresie, o którym mówimy, właśnie pan dyrektor Cezary Bańka pełnił obowiązki dyrektora generalnego. Jak widać, żaden z elementów funkcjonowania urzędu nie doczekał się krytycznej oceny NIK. Więc o jakich nieprawidłowościach pan poseł raczył wspomnieć?

W kontekście tych konkretnych już punktów, które dotyczyły obsady stanowisk wyższych w służbie cywilnej, to zdecydowana, większa część – bo tak można było odebrać wypowiedź pana posła – większość biur jest kompletnie nie obsadzonych w Głównym Inspektoracie i osoby są z przypadku. Pominę już tutaj ten wątek – czy jeśli ktoś skoń-

czył prawo i jest aplikantem adwokackim, to czy akurat jego wiek jest przeszkodą w piastowaniu pewnych funkcji? Bo jeżeli ktoś spełnia wymogi formalne, to znaczy, że spełnia. I akurat mogę tutaj uspokoić pana posła, że ta osoba, niezależnie od swojego wieku, o systemie viaTOLL wie, jak zakładam, znacznie więcej, niż ktokolwiek z nas, który jest tutaj na tej sali, bo w budowie tego systemu uczestniczyła od początku.

Ale po kolei. Gabinet Głównego Inspektora – biuro od zawsze obsadzone. Biuro Prawne, dyr. Renata Stachowska – od zawsze obsadzone. Od zawsze, w kategoriach wielu lat. Biuro Nadzoru Inspekcyjnego – obsadzone też wiele lat temu. Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym – biuro obsadzone, jest tu pan dyr. Marcin Flieger, który nim zarządza. Biuro Informatyki i Łączności – nie jest tak, jak powiedział był pan poseł Polaczek, że dopiero po interwencji pana przewodniczącego Tchórzewskiego zostało ogłoszone postępowanie. Interpelacja pana przewodniczącego Tchórzewskiego była złożona 13 sierpnia, a konkurs na dyrektora Biura Informatyki i Łączności był ogłoszony 9 sierpnia. A więc wcześniej. Jeżeli chodzi o Biuro Elektronicznego Poboru Opłat – konkurs jest rozstrzygnięty.

Faktycznie nie obsadzone były dwa biura. Biuro Logistyki oraz Biuro Finansów i Kadr – z jednego powodu. Od siedmiu miesięcy w Kancelarii premiera procedowany był nowy regulamin organizacyjny, statut Głównego Inspektoratu, zakładający likwidację tych biur i zastąpienie ich biurami dyrektora generalnego i biurem finansowo-gospodarczym. Więc nie było rozpatrywanego konkursu na biura, które i tak miały ulec likwidacji i zmieniały się ich zakresy kompetencji. Więc o jakimż tu braku obsady mówi pan poseł w kontekście biur, którymi zarządza Główny Inspektorat? Tak, jak mówię – abstrahując już od tego, do czego znowu powrócę i będę powracał cyklicznie – wystąpienie NIK nie stwierdziło jakichkolwiek nieprawidłowości, jeśli chodzi o działania poszczególnych komórek organizacyjnych Głównego Inspektoratu.

Jeżeli chodzi o konkurs na stanowisko dyrektora generalnego, to faktem jest, że procedura się przeciągała. Faktem jest, że pierwszy konkurs był zrealizowany. I tutaj to nie jest tak, że my sobie możemy pewne rzeczy przeciągać, żeby forsować swoich kandydatów – abstrahując od tego, że kandydatom, którzy startują, życzę powodzenia – a to dlatego, że akurat konkurs na dyrektora generalnego jest konkursem przeprowadzanym przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów i szefa służby cywilnej, pana ministra Brodzińskiego. Pierwszy konkurs na dyrektora generalnego został unieważniony z prozaicznego powodu – bo zrezygnowali wszyscy kandydaci. Później – i też nie było to żadną tajemnicą – rozmawialiśmy o tym publicznie, choćby w kontekście usytuowania ITD w strukturze organów administracyjnych państwa.

Mówił o tym zresztą – w momencie, w którym otrzymywaliśmy te nowe uprawnienia – pan przewodniczący Piechociński. Mówił, że przychodzi czas, by zadać pewne pytania. Otóż tworzymy i wyposażamy formację, która, z jednej strony, ma mundury, broń, oznakowane pojazdy służbowe, a specyfika jej pracy kontrolnej jest analogiczna, tak naprawdę, do specyfiki pracy policji ruchu drogowego. I tu pojawia się pytanie, czy tego typu formacja powinna być zakorzeniona w przepisach o służbie cywilnej, które co do zasady statuują pracę od godz. 8.00 do 15.00 od poniedziałku do piątku? Czy też – choćby wzorem tego, co zrobił pan minister Kapica w kontekście ustawy o Służbie Celnej – nie powinniśmy sobie zadać pytania, czym ta inspekcja finalnie stać się powinna w kontekście tych dwóch dodatkowych „nóg pozainspekcyjnych", czyli budowy systemu CANARD i kontroli systemu viaTOLL? Czym ta inspekcja powinna się zajmować? I przypominam, mówił o tym pan przewodniczący Piechociński.

Stąd apelowaliśmy po wielokroć i w maju jeszcze tego roku poproszono nas o przygotowanie projektu, zakładającego nie odzespolenie, tylko zakładającego tzw. procedurę usłużbowienia ITD. Czyli zamiany stosunku pracy w służbie cywilnej – wzorem tego, co zrobiło Ministerstwo Finansów i Służba Celna – na stosunek służbowy. Specyfiką służb, wszystkich służb jest to, że znika tam etat dyrektora generalnego i go nie ma. Bo nie ma dyrektora generalnego w Służbie Celnej, nie ma dyrektora generalnego w Komendzie Głównej Straży Granicznej, w Komendzie Głównej Policji. Wystąpiliśmy do pana ministra Brodzińskiego z taką informacją.

Natomiast biorąc pod uwagę to, że procedury się przedłużały – to nie jest tak, że znowu czekaliśmy na wniosek pana posła, który został złożony w dniu 25 września. Nabór na stanowisko dyrektora generalnego szef służby cywilnej ogłosił w dniu 13 września. A więc 12 dni przed złożeniem przez pana posła Polaczka wniosku, że blokujemy tę całą procedurę. Więc 12 dni wcześniej pan minister Brodziński ogłosił nabór na stanowisko dyrektora generalnego. Zatem ten nabór był zgłoszony wcześniej, aniżeli wniosek pana posła.

Kolejny argument, który się pojawiał, dotyczył zatrudnienia. Większość pracowników – takiego określenia użył pan poseł w trakcie uzasadnienia tych punktów – Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym to są byli lub emerytowani funkcjonariusze policji. Abstrahuję już od tego, że moja sympatia do mojej macierzystej formacji jest oczywista i nikt, kto był policjantem i jest emerytem, nie może być dyskryminowany przez pryzmat tego, że był kiedyś funkcjonariuszem policji. Niestety, znowu informacje, które pan poseł otrzymał, są nieścisłe. Zamiast zwrócić się do nas, to – pozwolę sobie, niestety, na taką osobistą wycieczkę – to bezkrytycznie pan poseł uwierzył swoim źródłom. A fakty są oto następujące – w GITD zatrudnionych jest 36 emerytowanych policjantów, co stanowi 5% ogółu zatrudnionych. 5% ogółu zatrudnionych.

Specyfika naboru w służbie cywilnej jest taka, że określamy warunki brzegowe. Ale nie dyskryminujemy nikogo i nie mamy nawet prawa się kogoś spytać, czy wcześniej był policjantem. I jeżeli nawet był policjantem, a posiada kwalifikacje – choćby w kontekście prawa wykroczeń, których przydatność akurat przy budowie Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym jest czymś oczywistym – to nie ma powodu, żeby dyskryminować tę osobę. Bo konstytucja nie czyni z policjantów ani z byłych policjantów osób drugiej kategorii. I podkreślę, że 5% ogółu zatrudnionych w całym urzędzie, czyli 36 funkcjonariuszy na 645 osób zatrudnionych aktualnie w GITD, to chyba nie są dane miażdżące i na pewno nie pozwalają na użycie sformułowania, że zdecydowana większość pracowników w tym urzędzie to są funkcjonariusze policji.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

W tym departamencie, panie inspektorze.

Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połeć:

W CANARD to jest 12%. To nie jest większość – chyba, że mamy inne systemy porównywania danych. Więc to są dane odnośnie do CANARD-u.

Jeżeli chodzi o postępowanie przy zamówieniach publicznych, to teraz coś, co akurat podniosę z dumą. I to nie przez swój pryzmat, a przez pryzmat przede wszystkim tych pracowników, tych kilkudziesięciu osób, które z dniem 1 lipca 2011 r. zostały zaangażowane – zgodnie z wolą parlamentu – w ogromne przedsięwzięcie. Z dniem 1 lipca 2011 r. na barki ITD spadły dwa zadania. Pierwsze to budowa tego, o czym traktuje wniosek i o czym mówił pan poseł – budowa Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Od 1 lipca rozpoczął również funkcjonowanie system viaTOLL. I dopiero ta data dawała nam tytuł – formalny i prawny – do podejmowania określonych działań i czynności, bo z tą datą ITD została umocowana do podejmowania określonych rozstrzygnięć.

Abstrahując już od tego, co skontrolował NIK i na co też warto zwrócić uwagę – było 6 postępowań w 2010 r. i 38 w 2011 r. A w 2012 r. GITD zrealizował czy prowadzi 62 postępowania na łączną wartość prawie – czy nawet przekraczającą już 1mld zł. I to, co wydaje się najistotniejsze – wszystkie kluczowe postępowania dla budowy Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym zostały zakończone. Wszystkie. Czyli zaprojektowanie i wdrożenie centralnego systemu informatycznego dla CANARD. I teraz proszę popatrzeć na daty. Wartość przedsięwzięcia to 172 mln zł netto. Rozpoczęliśmy procedurę 28 października 2011 r. Dokumenty SIWZ (Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia) były przygotowane wcześniej, ale – jako że mamy do czynienia ze środkami unijnymi – musiały przejść kontrolę w Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Są, niestety, problemy – o czym powiedział pan poseł – czyli odwołania od przetargów; możemy to państwu szczegółowo rozpisać. Nie mamy żadnego wpływu na to, że każdy

z potencjalnych uczestników postępowania przetargowego w zasadzie od każdej czynności może się odwołać. Od każdej.

System informatyczny – przetarg ogłoszony 28 października 2011 r. na 172 mln zł netto, cała procedura trwała 11 miesięcy i została, panie pośle, ukończona. Co więcej, proszę zwrócić uwagę, że był to drugi co do wielkości i wartości projekt po systemie e-podatków. W trakcie trwania procedury wpłynęło 10 odwołań. Z czego – co jest ważne – na etapie KIO (Krajowa Izba Odwoławcza) tylko jedno z tych odwołań od postępowań zostało częściowo uwzględnione. Czyli jeżeli ktoś się odwoływał, a my mówiliśmy jako organ, że nie ma racji – to znaczy, że nie miał racji. Ale na to, że miał zbójeckie prawo złożenia odwołania – na to nie mieliśmy już wpływu.

Dalej – kolejny przetarg. Zakup i montaż infrastruktury sprzętowej, w tym urządzenia rejestrujące naruszenia przepisów w ruchu drogowym. 300 stacjonarnych, nowych urządzeń. Postępowanie również jest zakończone i trwa procedura montażu wszystkich urządzeń fotoradarowych. Będzie zakończona – zaraz powiem, według jakich kryteriów – w zasadzie do końca tego roku, wyjąwszy urządzenia nowo montowane firmy LIFOR.

Jakie zadanie postawiliśmy sobie w tym momencie za cel? Przejęliśmy – o czym przecież doskonale Wysoka Komisja wie – słupy od GDDKiA. I te słupy miały jednego producenta. Gdybyśmy ogłosili klasyczne postępowanie, to w zasadzie uznane byłoby to za forsowanie jednego producenta – bo taniej jest dać jedno urządzenie, które się włoży do istniejącego słupa. Stąd wzięła się koncepcja np. umowy ramowej, żeby postarać się to postępowanie podzielić tak, aby podzielić rynek fotoradarów. Chodzi o to, żeby organ państwa nie był zakładnikiem jednego producenta. To postępowanie zostało z powodzeniem zakończone. Mamy 30 urządzeń firmy LIFOR – do dnia 8 grudnia; 70 urządzeń firmy ZURAD – drugiej firmy, która wygrała umowę ramową – do 17 listopada. Do 29 grudnia – 70 kolejnych firmy ZURAD. Kolejne – do 29 grudnia 2012 r. i 60 firmy LIFOR do 3 marca 2013 r. Więc kolejny, ogromny przetarg o wartości ponad 66 mln zł został z powodzeniem zakończony przez GITD.

Następny punkt – zakup mobilnych urządzeń rejestrujących. Kupiliśmy pojazdy służbowe. Zrobiliśmy postępowanie. W pierwszym postępowaniu nie wpłynęła ani jedna oferta. Aktualnie postępowanie jest również rozstrzygnięte. Trwa montaż urządzeń na ostatnich samochodach, które zakupiło Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym.

Wreszcie kolejna, bardzo ważna rzecz, rzutująca w oczywisty sposób na to, jak funkcjonuje ITD – czyli ogromny przetarg, o hipotetycznej wartości 750 mln zł netto, na świadczenie usług personalizacji, wydruków, konfekcjonowania, kopertowania i dostarczania korespondencji. Bo czymś oczywistym było od samego początku, szanowny panie pośle, że jeżeli będziemy mieli od przyszłego roku 300 fotoradarów… Zakładaliśmy – i to był faktycznie nasz błąd, bo założenie – choćby w kontekście dochodów budżetowych – było takie, że będziemy mieli 300 nowych fotoradarów w dniu 1 lipca tego roku. I tu faktycznie mamy kilkumiesięczne obsunięcie. Ma pan poseł rację, mamy tutaj to obsunięcie.

Natomiast czymś oczywistym było, że w momencie, kiedy będzie pracowało 300-400 fotoradarów – do tego dochodzi odcinkowy pomiar prędkości, samochody z wideorejestratorami – to te urządzenia będą generować wiele zdjęć, bo współczynniki są bezlitosne. Na razie każdy fotoradar statystycznie generuje 64 zdjęcia, bo to jest cała prawda o tym, jak jeżdżą Polacy. Więc jeżeli pomnożymy te setki urządzeń razy 64 zdjęcia, to są dziesiątki tysięcy przesyłek dziennie. Zatem, wiadomym było, że w tym okresie przejściowym Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym będzie działać, że się tak wyrażę, na piechotę.

Docelowo obróbkę korespondencji – tych dziesiątek tysięcy przesyłek, rozliczania, zwrotek – będzie prowadziła ta firma, która wygra przetarg. I ten przetarg, szanowny panie pośle, również jest rozstrzygnięty. W dniu wczorajszym podpisaliśmy umowę, akurat finalnie okazało się, że Poczta Polska – jako że ma zwolnienie z VAT-u – była sobie w stanie pozwolić na ofertę zdecydowanie tańszą niż zakładaliśmy. Podpisaliśmy umowę na 378 mln zł z Konsorcjum Poczta Polska S.A., Itella Information sp. z o.o. i PTK Centertel. W dniu wczorajszym.

Więc, szanowny panie pośle, to powiem w kontekście uwag o tym, jak wszystko jest rozgrzebane – przepraszam za ten brzydki kolokwializm, pan poseł tak brzydko nie powiedział – i że żaden z procesów nie jest zakończony. W tym kontekście odpowiadam – cóż nie jest zakończone, skoro każde z kluczowych postępowań przetargowych, o wartości setek milionów zł, jest zakończone? Wszystkie z tych postępowań są postępowaniami zakończonymi.

Faktycznie jedyne, co jest nam potrzebne, żeby w pełni ruszyło Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, to jest po pierwsze ten upływ czasu, żeby pojawiły się nowe urządzenia i żeby te wszystkie umowy, które są podpisane, zaczęły działać. Zresztą przetarg na centralny system przetwarzania danych jest również rozstrzygnięty. Zakończyła się kontrola uprzednia prezesa Urzędu Zamówień Publicznych. I w przyszłym tygodniu podpisywana jest umowa na budowę systemu na ponad 170 mln zł przez firmę Asseco. Więc znowu jest to zakończone postępowanie. A zatem, gdzież są te przetargi, które się zaczęły, a które się nie skończyły?

Za szczególny powód do dumy, jeżeli chodzi o kadrę Głównego Inspektoratu, uważam fakt, że w tym okresie przejściowym – czyli w okresie, kiedy działaliśmy tylko i działamy w oparciu jeszcze o te 75 radarów – to nie czekaliśmy z założonymi rękami. Nie czekaliśmy, działając 6 minut na dobę, tylko uruchomiliśmy te fotoradary tak, aby działały w trybie ciągłym. I na ten cel akurat zaadaptowaliśmy w okresie przejściowym – nie czekając na centralny system przetwarzania danych, na finalny system informatyczny – zaadaptowaliśmy system stworzony na potrzeby Biura Elektronicznego Poboru Opłat. Na to nikt nam nie dał środków. W ramach środków własnych urzędu – tak, aby fotoradary nie działały 6 minut na dobę, ale działały w trybie ciągłym – „odpaliliśmy", w cudzysłowie, przejściowy system informatyczny.

Kilka słów – żeby uspokoić pana posła w kontekście troski o wpływy do budżetu państwa. Jeżeli chodzi o okres przełomu, czyli wrzesień-październik, mamy już kilkusetprocentowe wzrosty, jeżeli chodzi o liczbę nałożonych mandatów karnych. Będą wzrosty o wiele tysięcy procent, począwszy od kolejnych miesięcy. Tyle tylko, że tu odnoszę, niestety, takie wrażenie, że jest trochę tak, iż zawsze ITD będzie chłopcem do bicia. Doczeka się np. krytycznych uwag choćby za to, że założono kwotę w wysokości, załóżmy, 1,2 mld czy 1,5 mld zł, która to kwota jest oczywistą pochodną tego, co Wysoki Sejm przyjął w ustawie fotoradarowej. A przecież, jeżeli cała prawda o naszej jeździe jest taka, że mamy średnio 64 zdjęcia robione przez fotoradar, to policzmy: średnia wysokość grzywien to 260 zł, razy określona liczba urządzeń liczonych w setki i od tego liczymy współczynnik napraw, uszkodzeń, przeglądów. W rezultacie wyjdzie nam określona kwota – oczywiście w tym pierwszym okresie, co bardzo trafnie podkreślił pan poseł Tchórzewski dzisiaj na posiedzeniu Komisji, poświęconemu dochodom budżetowym.

Wiadomo, że ten pik dochodów do budżetu państwa nastąpi, bo to nie jest polska droga do socjalizmu – jesteśmy ostatnim krajem europejskim, który nie uruchomił tego typu centralnego systemu przetwarzania danych. Tu też podkreślę to, o czym też mówimy i o czym mówiliśmy już w maju na posiedzeniu parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Informowaliśmy – na bazie tego, czym parlament nas obarczył – gdzie są jeszcze mankamenty w działaniu centrum automatycznego nadzoru. I mówiliśmy wyraźnie – jest to kwestia systemu odpowiedzialności.

Wszystkie państwa, które taki system zbudowały – począwszy od Hiszpanii, Francji, Włoch, Wielkiej Brytanii, Holandii – zbudowały system centralnego przetwarzania danych, który został oparty na odpowiedzialności administracyjnej właściciela pojazdu za fakt przekroczenia prędkości. Dlaczego? Z prozaicznego powodu. Jeżeli nie ma takiego systemu, to mamy do czynienia z tym, z czym choćby boryka się pan dyr. Flieger – czyli łańcuszek św. Antoniego. Obywatel w obecnym systemie prawnym nie jest niczym zmotywowany do zapłacenia kary mandatu. Co więcej, w ogóle nie jest zmotywowany do tego, żeby się do czegokolwiek przyznać. Bo obywatel X odpisze do organu, że on nie wie kto jechał, ale jechał obywatel Y. I organ wysyła drugą przesyłkę, która oczywiście jest listem poleconym za zwrotnym potwierdzeniem odbioru – do obywatela Y. Obywatel Y do obywatela Z. I w tej sytuacji finalnie i tak sprawa będzie musiała trafić do sądu. Bo na tej zasadzie można bawić się w nieskończoność. Wszystkie kraje, które zbudowały

tego typu system automatycznego przetwarzania danych, tak naprawdę, kończą całość korespondencji w 90% na jednej przesyłce.

Co więcej – o czym przecież pan poseł doskonale wie jako wieloletni przewodniczący Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jako wtedy mój szef i minister infrastruktury – przecież aktualny system też nie zachęca nawet do opłacenia tego mandatu, który jest nałożony. Z prostego powodu – bo jeżeli nawet organ finalnie ściągnie te pieniądze, to po roku czy półtora ściągnie należność bazową plus 6 zł kosztów upomnienia. Jest to tak naprawdę pożyczka, którą ktoś ma w budżecie państwa. Ale pozwolę sobie zauważyć, że w tym zakresie – skoro tyle wspaniałych rzeczy udało się w tej Komisji zrobić – to również inicjatywa jest w rękach państwa posłów. Aby te rzeczy – na bazie fuzji doświadczeń administracji i parlamentarzystów – na siebie nałożyć.

I cóż tutaj jeszcze...

Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Mirosław Maksimiuk:

Ustaliłem obiekty przy okazji: Łódź, Bolesławiec, Wrocław.

Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połeć:

Tu mój zastępca ustalił, jak wyglądały te wydatki. Za Łódź – faktycznie 158 m^2 – zapłaciliśmy w skali roku 47 tys. zł. Pracuje tam 12 osób w delegaturze. Bolesławiec – 118 m^2 , 47 tys. zł, 12 osób, czyli to jest 9,8 m^2 na osobę. Wrocław, 127 tys. zł, 24 osoby.

Proszę pamiętać, że zdecydowana większość naborów, które zrealizowaliśmy, by wypełniać zadania, jakie otrzymaliśmy na mocy decyzji parlamentu z dniem 1 lipca 2011 r., nastąpiła później. Doskonale państwo posłowie zdajecie sobie sprawę, że nowe etaty dla ITD – w kontekście realizacji choćby zadań związanych z CANARD – pojawiły się, co do zasady, głównie od 1 stycznia 2012 r. Trzeba było przeprowadzić procedury naboru. Trzeba było zorganizować kursy, wysłać na nie ludzi. I siłą rzeczy w delegaturach będzie jeszcze więcej ludzi.

A teraz to, co istotne. Powoływał się pan akurat na radio RMF – zresztą jest tutaj pan red. Świąder. Też doskonale pamiętamy – za to ogromne *chapeau bas* dla pana redaktora – że te etaty, które uzyskaliśmy w trakcie roku budżetowego z rezerwy, uzyskaliśmy też dzięki wsparciu radia RMF. Było tak – o czym też warto pamiętać, bo to rzutuje na sytuację; co prawda nie jest to przedmiotem wniosku, który złożył pan poseł Polaczek, ale ja sobie pozwolę, jeśli pan przewodniczący wyrazi zgodę, odnieść się do tego.

Otrzymaliśmy 1 lipca 2012 r. zadanie – podobnie jak cztery inne formacje – kontroli systemu viaTOLL. I byliśmy jedyną formacją, która się tego zadania podjęła. Otrzymaliśmy 97 samochodów, szanowny panie pośle, a niektóre z nich przyjeżdżały jeszcze 30 czerwca. 1 lipca – tylko na mocy przesunięcia w wewnętrznej strukturze Inspekcji 188 ludzi – te samochody 1 lipca o godzinie zero, o godz. 24.00, mogły wyruszyć na drogę, żeby sprawdzać, czy przewoźnicy mają viaBOX-y. Byliśmy jedyną instytucją, która w tym momencie to zadanie zaczęła realizować. Akurat, tak jak podkreślam, ogromne wyrazy wdzięczności dla pana redaktora Świądra, bo on wtedy nas wspierał, żeby uruchomić rezerwę 100 etatów, żeby tych ludzi „nabrać", mówiąc brzydko, przeszkolić – i aby mogli realizować te wszystkie zadania.

I powiem tylko, tak jednym zdaniem, w kontekście viaTOLL-u. Otóż Inspekcja jest ostatnim ogniwem, bo ITD w kontekście Biura Elektronicznego Poboru Opłat jest tym organem, który ma tę końcówkę systemu. Końcówka systemu informuje o nieprawidłowościach. Weźmy taki przykład – informuje, że firma ABC spółka z o.o. nie zapłaciła za przejazd po drodze krajowej. Ani Główny Inspektor Transportu Drogowego, ani jego podwładni nie mają żadnej możliwości weryfikacji na tym etapie informacji z bramownicy, że firma ABC sp. z o.o. zapłaciła czy nie zapłaciła – czy ona faktycznie miała środki, czy nie. My jesteśmy zobligowani do tego, żeby wszcząć postępowanie.

Jesteśmy zobligowani, żeby zadać pytanie – firmie ABC sp. z o.o. w przywołanym przykładzie – czy ta firma zapłaciła, czy nie. Ale podkreślam, że jeżeli okazuje się, że firma zapłaciła, to nie ma mowy o nałożeniu żadnej sankcji. Żadnej sankcji – ani na właściciela firmy transportowej, ani na osobę kierującą pojazdem. Natomiast proszę uwierzyć, że wolelibyśmy, naprawdę, byśmy woleli nie wszczynać postępowań w sprawach, które finalnie okazują się niepotrzebne. A są niepotrzebne z jednego powodu – bo gdzie indziej

jest ulokowany właściciel systemu, kto inny jest jego wykonawcą. Ale faktem jest to, o czym powiedział pan poseł – i to zresztą wypowiedź pana posła była tego dobitnym dowodem – że finalnie całość pretensji adresowana jest do ITD. Jest tak – i trudno się ludziom dziwić – z prozaicznego powodu: ten człowiek, który jest właścicielem firmy transportowej, otrzymuje kopertę z logo ITD. I to go frustruje.

Naprawdę dla nas również jest to ewidentny, szanowny panie pośle, dyskomfort – abstrahując już od tego, jakie potencjalnie koszty może to generować dla budżetu państwa. No bo wysyła się informację, wszczyna się postępowanie. Ale tu też jest, powiem szczerze, pole do popisu – choćby dla Wysokiej Komisji w tym kontekście – bo proszę zwrócić uwagę, jak aktualnie wygląda obieg dokumentacji.

Oto otrzymujemy informację z bramownicy, że przejechał pojazd, za który nie zapłacono. System jest tak zbudowany, że odpowiedzialność adresowana jest do kierującego pojazdem. Nie do właściciela firmy transportowej. Po przejechaniu pojazdu pod bramownicą widzimy numer rejestracyjny. Jeśli sprawdzimy dane w CEPiK-u (Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców) – a mamy do czynienia z dużymi samochodami ciężarowymi, pewnie 90% z nich to są pojazdy w leasingu – to pierwsza odpowiedź z CEPiK-u informuje, kto jest leasingodawcą. Pierwsze pismo idzie już z organu, za zwrotnym potwierdzeniem odbioru, do leasingodawcy – to BRE Bank Leasing czy ktokolwiek – z pytaniem, kto jest leasingobiorcą? Idzie drugie pismo – no bo bank musi odpisać, ale bank się tu nie musi spieszyć. Odpisuje, że leasingobiorcą jest przywołana przeze mnie firma ABC sp. z o.o. – nie wiem, czy taka istnieje.

Drugie pismo idzie do spółki ABC sp. z o.o. z pytaniem, kto był kierującym pojazdem? Ponieważ hipotetyczna kara ma być nakładana na kierującego pojazdem. I z reguły ten właściciel – zamiast odpisać, kto był kierującym – np. przysyła *print screen*'a z systemu Kapsch, o którym mówił pan poseł Polaczek, i stwierdza: „Ale ja miałem środki na koncie". Więc my musimy trzeci raz napisać: „Szanowny panie, jeżeli w ogóle będziemy wszczynali postępowanie, to dopiero wtedy będziemy to wyjaśniać. Ale na razie proszę nam powiedzieć, kto o godz. 16.50 na tym i na tym kilometrze był kierującym tym pojazdem". Teraz ten właściciel firmy np. odpisze tak: „Uprzejmie informuję, że mam dwuosobową załogę. I jest tam Połeć i Maksimiuk. I ja nie jestem w stanie określić, który z tych panów jechał na 652 km drogi o 17.35. Mogę wam wysłać tarczę tachografów i spróbujcie państwo sobie dojść, która z tych osób była tą, która przejechała pod wskazaną bramownicą". Jest to postępowanie, które jest faktycznie rozciągnięte w czasie – i tu ma rację pan poseł – na wiele miesięcy. Ale to my tkwimy w okowach systemu prawnego, który przyjął parlament.

Kolejną kwestią jest to, na co też warto zwrócić uwagę, że system w którym odpowiedzialność adresowana jest do kierującego pojazdem, a nie do właściciela firmy transportowej, jest w praktyce systemem ślepym w odniesieniu do cudzoziemców. Bo cóż z tego, że w zapisach systemu Kapsch Polska jest krajem transportowym. Zostanie kilkaset tysięcy informacji o pojazdach cudzoziemców, którzy przejechali wedle systemu bez uiszczonej opłaty. Jeżeli nawet kilka miesięcy później patrol ITD zatrzyma pojazd, to proszę spróbować udowodnić, że w tym pojeździe jest ten sam kierujący. To jest nie do zrobienia. Stworzyliśmy regulacje – i tutaj w tym zakresie te regulacje przyjmował parlament – regulacje prawne, które są po prostu nieudane jeżeli chodzi o to spektrum. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo panu ministrowi. Proszę bardzo. Proszę, pan poseł Wojtkiewicz. I pan poseł Szmit później, proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Jedno krótkie pytanie, bo wszyscy oczekujecie państwo, żeby długo nie gadać, więc chciałem zapytać się... Ale nie przeszkadzajcie, bo będę dłużej mówił. Chciałem zapytać, ile w tym roku uzyskano pieniędzy z mandatów. Czyli, załóżmy, od stycznia do września czy października – w zależności od tego, jakie dane są dostępne. Więc bardzo proszę o podanie tej informacji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Teraz, w tej chwili.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. Myślę, że pan poseł pozwoli przygotować się do precyzyjnej odpowiedzi panu ministrowi. A w tym czasie pytanie zada pan poseł Szmit. Proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, Wysoka Komisjo. Służba w ITD jest bardzo odpowiedzialną służbą – i jest też służbą, narażoną na różne trudności, różne przeciwieństwa. Jednym z nich jest też narażenie korupcyjne – nie ma co ukrywać. Chciałem zapytać, czy w ostatnim okresie – powiedzmy, w tym roku, żeby precyzyjnie postawić pytanie – czy były jakieś zatrzymania, jakieś problemy, które dotknęły funkcjonariuszy bądź pracowników ITD?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Polaczek, proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Odnośnie do tych raportów NIK i Urzędu Zamówień Publicznych – mówię o wynikach kontroli itd. – mamy stosunek, mówiąc oględnie, z dużym dystansem. Dlatego, że wszystkie najważniejsze, można powiedzieć, zdarzenia z obszarów przetargów publicznych w infrastrukturze – mówię o przetargach autostradowych, zamówieniach, które były przedmiotem krytyki publicznej – wszystkie z nich miały pozytywne oceny pana prezesa Sadowego. Pozytywne pod każdym względem, od A do Z. I te przykłady będzie można w przyszłości mnożyć.

À propos kontroli NIK, to chcę panu inspektorowi i państwu tylko zacytować informację od osoby, która się podpisała z imienia i nazwiska, jak to wyglądało w inspekcji. Cytuję: „Kontrolę Biura Elektronicznego Poboru Opłat zapowiedziała NIK. Pani Monika Kujawa wystraszyła się zapowiedzianej kontroli. Wszyscy pracownicy zostali przerzuceni do wysyłania wezwań o wskazanie osoby kierującej pojazdem. Chodzi o ruszenie dziesiątek tysięcy tzw. protokołów z kontroli stacjonarnej z szaf w celu wszczęcia postępowania administracyjnego. Praktycznie przez cały miesiąc pracownicy tego departamentu drukowali dziesiątki tysięcy wezwań, byleby tylko wykazać, że na bieżąco są wysyłane wezwania o wskazanie kierującego pojazdem. Do pracy zostali zaangażowani również ochotnicy z innych biur Inspekcji. Praca przy drukowaniu wezwań i kopertowaniu trwała non stop nawet w weekendy". Stwierdzenie, że tak powiem, faktu. Nie mnie oceniać zaległości, które były w tej akurat konkretnej sprawie – zostały tutaj zmniejszone.

Zadałem pytanie o przetargi. Też nie bez powodu, bo tutaj można byłoby mnożyć różne przykłady i tutaj prosić państwa o odpowiedź. Jest kilkadziesiąt minut do głosowań, ale np. chciałem zadać panu inspektorowi pytanie: czy toczy się postępowanie dzisiaj w Inspekcji o zamówienie publiczne, np. na dostawę łączy internetowych dla siedzib zamiejscowych, dla delegatur? Czy określono już wszystkie lokalizacje tych biur zamiejscowych – i czy prawdą jest więc, że organizuje się przetarg na dostawę łącz internetowych, chociaż nie określono do końca wszystkich lokalizacji? Czy jest to prawdziwe stwierdzenie, czy nieprawdziwe, panie inspektorze?

Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połeć:

Nie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To tyle?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

I ostatnie pytanie. Wyszedł pan minister, ale chciałem po raz kolejny zapytać się, jak to jest, panie inspektorze, z tą historią – z tymi samochodami, kupionymi po 200 tys. zł za sztukę i użytkowaniem ich przez pana inspektora. Dlatego, że komunikat publiczny,

który pan wygłosił – jak rozumiem, w obecności ministra transportu, informując o tym premiera – sprowadzał się do tego, że owszem, kupiliśmy samochody, ale żeśmy ich przez miesiąc nie wykorzystywali, bo nie było zamontowanych wideorejestratorów. Ale pan wystąpił tutaj do biura Kancelarii Sejmu o przepustkę do końca roku. To jest takie wykorzystywanie samochodów służbowych przez pana inspektora, jak zakup przez Inspekcję motocykli Kawasaki o potężnej mocy, które do niczego państwu się nie przydawały poza tym, że są jednym wielkim problemem dla pracowników. Pracownicy nie mogą wykonywać jakichkolwiek czynności, korzystając z tego pojazdu, bo po prostu nie można na ten motocykl nic załadować.

Pozostało najbardziej elementarne pytanie, czyli pytanie o to, ile państwo w końcu, na koniec września br., pozyskali wpływów z mandatów karnych. Bo przecież nikt z nas nie wymyślał sobie projektu budżetu w 2012 r. Jeśli się projektuje ten budżet racjonalnie, no to chodzi o to po prostu, żeby nie powodować takiej sytuacji, w której jest to przedmiotem kompromitacji. To musi być zracjonalizowane. Jeśli pan by wprowadził do budżetu zapis 100 mln zł i byłoby wykonanie na poziomie 50-80 %, no to mógłby pan pokazać jakiś efekt. Jak pan pokazuje parlamentowi 1,2 mld i ma pan 15 mln po trzech kwartałach, to każdy inspektor na pana miejscu byłby – w mojej ocenie – rozliczony przez swojego zwierzchnika za wprowadzanie w błąd.

Jeszcze odwołam się do tego Biura Elektronicznego Poboru Opłat, ponieważ to jest dzisiaj dla Inspekcji jedno z kluczowych zadań, związanych ze współpracą z przewoźnikami. A tych kwestii spornych są tysiące. Państwa pracownik podpisał się z imienia i nazwiska, pisząc o kwestii, dotyczącej umocowania kierownictwa tego biura – biura kontrolującego system, który generuje miliard złotych. Pracownik pisze, cytuję: „Stwierdziłem, że z ramienia Inspekcji sprawę Biura Elektronicznego Poboru Opłat nadzoruje pani Monika Kujawa, radca Głównego Inspektora, która – jak to ustaliłem – pracowała tylko w Łowiczu w sklepie jako sprzedawczyni. A następnie była skarbnikiem Rady Mazowieckiej PO. Nie mając doświadczenia zawodowego, ze względu na swój wiek, nadzoruje w całym kraju wprowadzenie nowych ludzi do pracy w nowym systemie, zajmującym się kontrolą kierujących, a w życiu nie wystawiła żadnej decyzji administracyjnej".

Zaprzecza pan temu, że jest to nieprawda?

Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połeć:

Zdecydowanie zaprzeczam.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale zaraz, zaraz. Nie ma takiej dyskusji. Ja nie dopuszczam do takiej dyskusji.

Czy pan poseł skończył?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tak.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. Zgłasza się jeszcze pan poseł Piechociński. Czy są jeszcze inne zgłoszenia? Zamykam listę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jeszcze ja dwa zdania, proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Proszę państwa, bardzo króciutko. Po pierwsze, widać wyraźnie, że brakuje obiegu informacji wewnątrz samej instytucji i myślę, że to po tej dyskusji tutaj pan inspektor powinien z tego wyciągnąć wnioski. Być może trzeba więcej kontaktu z załogą, bo jest niedoinformowana. Skoro na niektóre – bardzo pikantne i konkretne pytania – kierownictwo kręci tak głową, no to tego kontaktu zabrakło.

Po drugie, jest na przyszłość taka prośba, abyśmy – zanim zawezwiemy kogoś na posiedzenie Komisji – to jednak starali się zweryfikować materiały. Nawet te, które są podpisane, ponieważ mogą być pisane w emocjach. Nie zawsze występuje to, co mówią strony konfliktu – a wewnątrz każdej instytucji takie rzeczy się mogą zdarzać na linii podwładni-przełożeni.

Ale dla mnie najważniejsze jest jedno. Jest materiał, posiedzenie jest nagrywane, będzie zapisane. Są tu przedstawiciele NIK i będą wiedzieli, co w czasie rutynowych i nie tylko rutynowych kontroli sprawdzić i zweryfikować. I myślę, że w tej sprawie będziemy mieli jasność jeszcze przed wypowiedzią pana Głównego Inspektora. Ale to, co wydaje się, jest wartościową częścią naszego posiedzenia – bo przecież sygnały o tym, jak funkcjonuje Inspekcja, czy jakich zmian w prawie, jakich zmian instytucjonalnych, jakiego wsparcia potrzebuje – słyszeliśmy już od początku. Choćby to, jakiej jakości dostała te słupy i fotoradary po generalnej dyrekcji. Zakładaliśmy, że są w lepszym stanie. Po czym okazywało się, że jest, jak jest.

I dlatego wnoszę, aby – kiedy już będzie sporządzony protokół – kierownictwo, a także, jeśli trzeba, to i związek zawodowy w Inspekcji, przedstawiły stosowne uwagi, sygnały w sprawie, co zmienić w Inspekcji. I żeby temu poświęciła posiedzenie Podkomisja stała ds. transportu drogowego pana posła Szmita. Bo to nie chodzi o to tylko, żebyśmy interwencyjnie tutaj dyskutowali, z wypiekami na twarzy słuchali, czy pani Anna M. sprzedawała w sklepie, czy nie sprzedawała w sklepie. I jak się potwierdzi, no to już wiemy, co robić. Jak się nie potwierdzi, to trochę będziemy zażenowani. Prawda? Tylko żebyśmy naprawdę także te fundamentalne sprawy załatwiali i wnioski wyciągali.

Dlatego dziękuję serdecznie wnioskodawcom za to, że zaproponowali nam w tym trybie dyskusję. Bo obok tego, co w tych materiałach, podpisanych i nie podpisanych, może być półprawdą, prawdą, pełną prawdą – jest też istotny problem. Jest kilka generalnych spraw, odnośnie do których Inspekcja potrzebuje rozstrzygnięcia – co do swojego usytuowania, stanu prawnego itd. Druga kwestia to jest podniesienie efektywności działania Inspekcji i sprawności wykonywania zadań. I tutaj możemy zweryfikować dotychczasowe działania. I warto by było, gdyby z takim sumarycznym zestawieniem ocen, sugestii i propozycji zmian wystąpiła właściwa dla sprawy podkomisja stała. Bo wtedy, być może, weźmiemy na siebie, ścieżką poselską, jakieś zmiany. Albo wymusimy na resorcie decyzje – już nie natury legislacyjnej, ale formalno-instytucjonalnej.

Tak, że uważam, że powinniśmy w tego typu przestrzeni procedować. A więc zweryfikować te zarzuty, które padają, ale także pochylać się dalej nad sprawami systemowymi, bo one są jeszcze ważniejsze. Oczywiście, pod warunkiem, że niektóre zarzuty się nie potwierdzą. I wtedy mówilibyśmy o patologii w instytucji. A wobec takich zjawisk ani resort, ani sejmowa Komisja Infrastruktury – w ramach funkcji kontrolnej – nie może przechodzić obojętnie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, ostatnia wypowiedź.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący. Wysoka Komisjo. Postaram się bardzo krótko.

Otóż, niewątpliwie szkoda, że dzisiejsza debata odbywa się akurat w trybie art. 52. Pewnie potrzebna jest głęboka dyskusja nad funkcjonowaniem takiej formacji, jaką jest GITD. Niewątpliwie taka dyskusja będzie miała miejsce – bo dzisiaj, co by nie powiedzieć o tej debacie, to była krótka, mało merytoryczna, a momentami zbyt emocjonalna. Oczywiście, trudno tutaj oczekiwać obiektywnych wniosków.

Część z nas uczestniczyła w pracach nad powstaniem, nad powołaniem do życia tej instytucji i oczywiście uczestniczyła w poszerzaniu jej zadań. W organizowaniu się, ale i w poszerzaniu zadań tej formacji. I nie ulega wątpliwości i jest jasne, że przy budowaniu tak poważnej formacji mundurowej, o tak poważnych zadaniach, zdarzają się uchybienia. Dzisiaj tutaj przedstawiciel wnioskodawców, pan poseł Polaczek, pokazywał uchybienia. Mówię bardzo wyraźnie – uchybienia. Bo nic nie wskazuje na to, że tutaj są jakieś wielkie nieprawidłowości. One po prostu miały prawo wystąpić.

Jasne, że chodzi o to, żeby eliminować i ograniczać je do minimum. Bowiem zarzuty, że na jakimś przejściowym etapie Inspekcja zatrudniała byłych policjantów – to cóż, jestem o tym przekonany, że na pewno nie policjantów-specjalistów od przestępstw gospodarczych, ale na pewno – z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na pewno po to, żeby dobrze się przysłużyć organizowaniu tej służby. O tym, czy ta służba, ta formacja dobrze się przysługuje funkcjonowaniu życia społecznego ruchu drogowego w Pol-

sce, to warto rozmawiać z tymi, których to dotyczy. Warto rozmawiać z przewoźnikami – zarówno towarów, jak i osób. To, po pierwsze.

A po drugie – czy naprawdę nie widać, że od momentu powstania Inspekcji pokonaliśmy drogę od ponad 8 tys. zabitych na polskich drogach do poniżej 4 tys.? Czy naprawdę – oczywiście, nie ujmując także wkładu Wysokiej Komisji – czy naprawdę trudno zauważyć, że wielki wkład w to dzieło ma Główny Inspektor i GITD? Zatem, chciałem swoim głosem podkreślić potrzebę odbycia takiej debaty – oczywiście, widząc potrzebę dokonania głębokiej analizy i oceny pracy Inspekcji. Inspekcji, która jest ciągle w budowie – bo tych zadań naprawdę przybyło i przybywa coraz więcej. Potrzeba takiej debaty, potrzeby takiej analizy, takiej oceny i oczywiście wyciągania wniosków. To dzisiejsze posiedzenie, te dzisiejsze zarzuty kierowane pod adresem Inspekcji, to po prostu uważam, że były – no nie chciałbym powiedzieć, że miały podłoże polityczne – ale po prostu były trochę przesadzone. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, został zgłoszony w trakcie prac, podczas dzisiejszego posiedzenia Komisji, wniosek pana przewodniczącego Piechocińskiego. Myślę, że ten wniosek akceptujemy. Myślę, że pan przewodniczący Szmit również go akceptuje.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Tak. Ale bym tylko prosił, żeby...

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale do mikrofonu, do mikrofonu.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Oczywiście, tutaj nikt od pracy się nie uchyla w tej Izbie, a szczególnie w naszej Komisji. A już podkomisja to w ogóle jest wzorem pracy.

Ale jeszcze chciałbym usłyszeć odpowiedź na pytanie, które zadałem, a mianowicie chodzi o zarzuty czy problemy funkcjonariuszy bądź pracowników inspektoratu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę zapytać kolegi obok, on odpowie.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Ale ja chciałbym u źródeł.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. To ja mogę odpowiedzieć – że tak. A znam sprawę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

A coś więcej mógłbym na ten temat usłyszeć?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Tak, dobrze. Oczywiście, przecież nie ja jestem adresatem pytania. Tylko wiem, skąd się wzięło to zapytanie – dlatego tak powiedziałem, żeby zapytać kolegę obok.

Proszę bardzo, pan minister.

Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połeć:

Dziękuję bardzo. Bardzo krótko. Odnosząc się tak po kolei – najpierw do tej pani Moniki, która była tutaj przywołana. Powiem szczerze, że musi czuć dyskomfort z tego powodu. Pracuje z nami od 5 lat. Ma egzamin zdany na urzędnika państwowego. I owszem, pracowała – ale nie w sklepie, tylko w sądzie i aktualnie jest na aplikacji adwokackiej. Więc tyle się zgadza. Z tym sklepem i Platformą – że to był sąd. Trochę jak w Radiu Erewań.

Jeżeli chodzi o tę kwestię, że to tylko NIK nas dobrze ocenia, a pan poseł raczył był wspomnieć o tym, że różnie to wygląda, od strony np. Urzędu Zamówień Publicznych, to oto mam tutaj dokument, sygnowany w dniu 18 października 2012 r., a więc dosłownie sprzed dwóch dni. Urząd Zamówień Publicznych informuje – przetarg na 140 mln zł, na 36,467 mln euro, informacja o stwierdzeniu naruszeń lub ich braku. Jednym zdaniem, kolokwialnie: brak naruszeń przy przetargu na wytworzenie i wdrożenie centralnego systemu przetwarzania dla centrum automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.

To jest dowód, że nie tylko NIK nas dobrze ocenia, ale i Urząd Zamówień Publicznych. I to samo było z zamówieniem na fotoradary.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Szmita – tak, zdarza się tak. I tak się zdarza, tak naprawdę, od samego początku – z jednego powodu. Policjant nakładał na drodze karę w wysokości – co do zasady – 500 zł albo 1000 zł przy zbiegu. W przypadku ITD kiedyś mieliśmy kary bez limitu. Później był limit 15 tys. zł i 30 tys. w firmie. Są to kwoty niebotyczne.

Od samego początku w naszej strukturze Biuro Nadzoru Inspekcyjnego współpracuje tak z właściwymi wydziałami ds. korupcji komend wojewódzkich policji, jak również z Centralnym Biurem Antykorupcyjnym. To jest współpraca na różnych poziomach. Częściowo układamy tę współpracę z Biurem Spraw Wewnętrznych, jeśli gdzieś pojawiają się i policjanci. Ale tak jak i w każdej formacji, tak i tu zdarzają się osoby, które po prostu finalnie stają na celowniku służb. Mieliśmy do czynienia ze spektakularnymi zatrzymaniami, choćby jeśli chodzi o wojewódzki ITD w Rzeszowie. Tak faktycznie się zdarzyło.

Natomiast pozwolę sobie nie rozwijać tego tematu, bo nasza wiedza jest trochę większa, ale jest tak, że permanentnie współpracujemy z tymi służbami. Chodzi tutaj o to, aby tego typu przypadków nie było. I żeby każdy finalnie zdawał sobie sprawę z tego, że jednak jego życie i działalność jest pod bacznym nadzorem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. I na zakończenie – wnioskodawca. Proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, panie inspektorze, panie i panowie posłowie. To posiedzenie zostało zwołane w dobrze pojętym interesie publicznym. Dlatego, iż mamy jedyny – co podkreślam – taki przykład, w którym w stosunku do rządowej instytucji zmieniamy jej budżet w sposób niespotykany. I po trzech kwartałach nie można zobaczyć – w jakimkolwiek stopniu – namacalnego efektu tej zmiany. My przyjmujemy do wiadomości te informacje, które pan inspektor nam tutaj zaprezentował, jeśli chodzi o kwestie realizacji zamówień publicznych w zakresie obsługi nowego systemu CANARD. Tylko pan, panie generale, miał o tym wiedzieć w roku ubiegłym, jak pan planował budżet – po to, żeby po prostu nie dochodziło do takiej kompromitacji.

Po drugie, nikt z państwa nie odniósł się ani słowem do wystąpienia Rzecznika Praw Obywatelskich, adresowanego do ministra transportu. Bo nie odniósł się do tego pan minister Jarmuziewicz.

Pan inspektor Tomasz Połeć oczywiście nie zabiera głosu w tej sprawie najbardziej bulwersującej i takiej, można powiedzieć, wizerunkowej – chodzi o kwestię kupowania za gigantyczne pieniądze samochodów. W specyfikacjach zamówienia na te auta wskazuje się, że służą one jednemu celowi – typu „wóz patrolowy na autostradzie", a w świecie realnym służą panu i współpracownikom do zupełnie czegoś innego. Pan się po prostu dzisiaj nie odniósł do tego jakimkolwiek słowem – choćby zaprzeczając moim słowom w kwestii, dotyczącej wystąpienia przez Inspekcję do Kancelarii Sejmu o przepustkę na ten samochód do końca tego roku.

Naprawdę – panie ministrze, panie inspektorze – staram się tutaj w sposób jak najbardziej łagodny, jak najbardziej spokojny, próbować podjąć temat. Temat, który obiektywnie, z punktu widzenia funkcjonowania Inspekcji i z punktu widzenia ministerstwa, jest narastającym problemem z uwagi na zakres, tak bym powiedział, tych zmian, które państwo wprowadzacie. Czyli te kilkaset nowych osób, które są zatrudniane. Nie mówię o warunkach, w jakich ci ludzie pracują. O tych przykładach skandalicznych decyzji wojewódzkich inspektorów transportu, którzy określają w swoich zarządzeniach procedurę punktową, za którą się dostaje dodatki. No, to jest po prostu przestępstwo.

Pan się nie odniósł również, panie inspektorze, do tego przykładu, w którym egzamin inspektorski zdaje osoba poniżej 25 lat. Bo to jest po prostu jawne przestępstwo. Może pan przecież zaprzeczyć. Ja tutaj nikogo po prostu z powodów osobistych czy jakichkolwiek innych nie mam zamiaru atakować, bo to nie jest w moim stylu.

Natomiast co dalej w ocenie wnioskodawców? Tutaj się zastanowimy, również we współpracy – bo myślę, że koledzy w prezydium Komisji tę kwestię podejmą – nad jakąś sensowną formułą dezyderatu adresowanego albo do ministra transportu, albo do prezesa Rady Ministrów. Dezyderatu odnoszącego się do „tu i teraz" Inspekcji – bo państwo przedkładacie choćby, tak jak dzisiaj kilka godzin temu, projekt budżetu, który jest w świetle faktów bajką jeśli chodzi o poziom dochodów. Zresztą planowanie dochodów budżetowych z mandatów karnych jest, bym powiedział, kuriozum. To jest tak, gdy w ministerstwie transportu ludzie, którzy zajmowali się deweloperką, są sekretarzami Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – to tego rodzaju pomysły mogą się rodzić. Mogą również wpływać na to, w jaki sposób zmienia się myślenie.

Tak, że taka byłaby formuła propozycji dezyderatu, który oceniałby funkcjonowanie Inspekcji i wskazywał na zagrożenia – płynące z tego świata rzeczywistego, nie z tego świata prezentowanego oficjalnie. Myślę, że Komisja powinna podjąć temat i ewentualnie to zostanie skierowane, jako materiał wyjściowy, do prac w podkomisji właściwej ds. transportu – to jest to, o czym wspominał tutaj i co proponował pan przewodniczący Piechociński. Bo my się z tym zgadzamy. I po prostu pracujmy *pro publico bono* i mówmy prawdę przede wszystkim.

Skandalem jest, uważam, przedstawianie w sposób świadomy posłom nieprawdziwych faktów w odpowiedziach na interpelacje. Bo tutaj tylko dotknąłem niektórych problemów. W niektórych sprawach się w ogóle nie wypowiadałem, bo nie chcę tutaj robić zamieszania, sensacji i przedstawiania jakichś faktów, które nie są zweryfikowane i nie mogę sobie na to pozwolić. A to, co cytowałem, to cytowałem. Przecież nigdy mi się nie zdarzyło w ostatnich latach, żeby z punktu widzenia mojej praktyki poselskiej informacja o posiedzeniu Komisji w trybie nadzwyczajnym spowodowała taką reakcję ludzi, którzy są tym zainteresowani – czy przedstawicieli przewoźników, czy przedstawicieli inspektorów, czyli państwu podległych. Bo ja po prostu tych ludzi w większości nie znam albo miałem z nimi kontakt telefoniczny. To są realne przykłady – te, które były wskazywane.

W praktyce mógłbym się odwoływać do systemu teleinformatycznego – gdyby państwo chcieli z takiego systemu skorzystać, to byście skorzystali z systemu policyjnego, zamiast budować nowy. Nie mówię o przetargach, które zostały zakończone i nastąpiły rozstrzygnięcia – została wykonana praca, tylko za chwilę się firma rozwiązała itd. i nie ma co z tym robić. Na to dzisiaj nie ma czasu, ale te przykłady, w dobrze pojętym interesie publicznym, możemy w sposób bardziej szczegółowy i udokumentowany za jakiś czas zaprezentować, jeśli będą się tutaj potwierdzały – bo tym są zainteresowani i parlamentarzyści, i państwo jako Inspekcja, środowisko przewoźników, kierowców itd., itd.

Dziękuję tutaj przede wszystkim za cierpliwość. I dziękuję za to, że mogliśmy dzisiaj, na posiedzeniu Komisji – mówię to w imieniu wnioskodawców – ten temat zaprezentować; w sposób może nieradykalny, a raczej wskazujący na potężne zamieszanie w praktyce funkcjonowania Inspekcji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Na tym zakończyliśmy wszystkie kwestie regulaminowe, wynikające ze zwołania posiedzenia Komisji w trybie art. 152 ust. 2. Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo. Do widzenia.